Memorandum die Zoll- und Handels-Verfassung Deutschlands betreffend

Duckwitz, Arnold

Bremen, 1848

Duckwitz: Memorandum, die Zoll= u.HandelsVerfassung Deutschlands betreffend

MEMORANDUM

die

Zoll- und Handels-Verfassung Deutschlands

betreffend.

als Instruction für den am 20 Juli 1848 nach Frankfurt a/Main zu sendenden Bremischen Commissar für das Zollwesen, niedergeschrieben

von A Duckwitz

Memorandum

die

Zoll- und Handels-Verfassung Deutschlands

betreffend.

Bremen, 1848.

Druck der C. Schünemann'schen Buchdruckerei.

Das zu neuem Leben und zu einheitlichen Bestrebungen erwachte Deutschland verlangt vor Allem eine Zoll- und Handels-Verfassung, welche alle Genossen des großen Vaterlandes umschließt, so verschieden auch die Verhältnisse in den einzelnen Staaten sich bisher ausgebildet haben mögen. Die zu lösende Aufgabe ist daher unter diesen Umständen eine sehr schwierige, es ist unendlich viel zu vermitteln, und selbst Fragen, welche die größten politischen Folgen in sich schließen sind festzustellen, bevor zu dem Werke des Entwurfs eines allgemeinen Steuertarifs übergegangen werden kann. So schwierig aber auch die Vermittelung der Interessen der verschiedenen Theile Deutschlands erscheinen mag, so ist bei billiger Rücksichtnahme auf die Erwerbszweige, wie sie sich einmal herausgestellt haben, doch eine Ausgleichung wohl zu finden. Soll aber die zu schaffende Handels-Verfassung Deutschlands wahrhaft seegenbringend für das Vaterland werden, so muß sie auch alle Hülfsmittel des Verkehrs umfassen, und daher sehr tief eingreifen in den Organismus aller einzelnen Staaten.

Soll dieses aber geschehen, so muß vorher festgestellt sein, in welchem Verhältnisse die einzelnen Staaten sich zur Reichs-Central-Gewalt zu verhalten haben, was für Rechte diese in jenen ausüben soll, ob diese Ausübung direct und unmittelbar, oder indirect im Wege des Auftrags an die Regierungen der Staaten geschehen mag, und endlich in welcher Weise und Form die Staaten als Solche bei der Reichs-Central-Gewalt vertreten werden.

Handelte es sich nur etwa um Schließung eines Vertrages zum Anschluß an den Zollverein unter Modification des Tarifs, so wäre die Sache ziemlich einfach, allein bei der Begründung einer Zoll- und Handels-Verfassung für ganz Deutschland treten ganz andere Fragen in den Vordergrund, welche nicht durch einen kündbaren Vertrag unter einzelnen Staaten, sondern reichsgrundgesetzlich auf unbeschränkte Dauer festzustellen sind.

Die einzelnen Deutschen Staaten, selbst diejenigen, welche sich zu einem Zollvereine bereits verbündet haben, sind völlig souverain, sie erheben ihre Steuern selbst nach Maßgabe des Bedürfnisses ihres Staatshaushalts, sie gingen Handels- und Schifffahrts-Verträge mit fremden Mächten ein, und sind dermalen fast Alle noch auf mehrere Jahre an übernommene Verpflichtungen gebunden, welchen sie sich nicht willkürlich entziehen können. Jetzt sollen sie die Stellung in mehrfacher Beziehung aufgeben, und an die Reichsgewalt übertragen. Es

wird daher zunächst das neue Verhältniß festzustellen sein. Denn, wie schon erwähnt, es handelt sich nicht um eine einfache Zollvereinigung, sondern um die ganze Handels- und Schifffahrtsgesetzgebung, um Bestimmungen über Fluß- und Eisenbahn-Transport, um Postwesen, um Vertretung nach Außen, um Steuererhebung und Finanzwesen, und um eine Menge anderer Dinge, die künftig nicht im Wege des freien Vertrages, sondern durch Mehrheitsbeschlüsse des Parlaments geordnet werden sollen. Alle diese Dinge greifen aber so tief ein in das innere Leben der Staaten, sie stehen in so engem Zusammenhange mit der Neugestaltung Deutschlands, sie überwiegen die Zolltariffrage so vollständig, daß diese sich füglich aus der allgemeinen Beschlußnahme über die Stellung der Staaten zum Ganzen entwickeln müßte. Ja verschiedene deutsche Bundesstaaten, wie Luxemburg, Limburg und Schleswig-Hollstein haben fremde Souveraine zu Oberherren, deren ganze Oberherrlichkeit wesentlich auch in der Handhabe der eben genannten Verwaltungen besteht. Die Lage der Dinge in Deutschland ist daher eine ganz andere als diejenige etwa in Frankreich. Hier ist eine einheitliche Verwaltung bereits vorhanden, diese besteht unverändert fort — wenn auch die Chefs der Verwaltung wechseln; selbst die Umwandlung der Monarchie in eine Republik ändert daran nichts, als höchstens die Instruction nach welcher das vorhandene Personal zu verfahren hat. In Deutschland ist aber für unmittelbare Ausübung einer Reichs-Centralgewalt noch nichts vorhanden, sie kann nur dadurch wirksam werden, daß sie die Behörden der einzelnen Staaten in Bewegung setzt. Soll das nun so bleiben, oder soll es anders werden? Das ist eine Frage die von dem größten Einflusse auf die Gestaltung der Zoll- und Handelsverfassung ist, denn Grundlage und Form des neuen Verhältnisses hängen davon ab.

Es dürften mithin die zu erörternden und festzustellenden Fragen unter folgende Rubriken zu bringen sein.

I.

Verhältniß der Staaten zur Reichsgewalt; festzustellen durch eine dem Reichsgrundgesetze anzuhängende besondere Acte, in Hinsicht:

a. auf die von dem Reiche zu übernehmenden Verpflichtungen der einzelnen Staaten gegen auswärtige Staaten;

b. auf die Erhebung und Verwaltung der Steuern, Schifffahrtsabgaben und Flußzölle, so wie auf die Unterhaltung der Anstalten für Handel und Schifffahrt;

c. auf die Vertretung der Staaten bei der Reichsgewalt;

d. auf völlig gleiche Berechtigung der Genossen aller Staaten des Reiches bei der Steuerentrichtung und Benutzung der Transportmittel.

II.

Allgemeine Steuerverhältnisse.

a. die Handelspolitik;

b. der Zolltarif;

c. Geschäftsbetrieb durch Handelsreisende u. s. w.

III.

Formen der Zollerhebung und der Controle.

a. vermittelst des Systems der Freihäfen;

b. vermittelst des Systems der Freiläger.

Ad I. Verhältnisse der Staaten zur Reichsgewalt.

Es darf wohl angenommen werden, daß die Reichsverfassung eine Bestimmung über die Stellung der einzelnen Staaten im Reiche dahin enthalte, daß sie künftig etwa durch Bevollmächtigte oder Abgeordnete in einem Staatenhause neben dem aus Deputirten der ganzen Nation gebildeten Volkshause, hinsichtlich derjenigen Gegenstände vertreten werden, welche man als der Reichsgewalt zuständig feststellt, daß diese Zuständigkeiten in bestimmten Worten eine genaue Bezeichnung erhalten, damit nicht später Zwistigkeiten darüber entstehen was der Reichsgewalt und was derjenigen der einzelnen Staaten auszuüben zukomme; daß ferner ausgesprochen werde ob die Publication der Reichsgesetze und Reichsbeschlüsse unmittelbar oder durch das Organ der Staaten erfolge; kurz, daß das staatsrechtliche Verhältniß der einzelnen Staaten zum Reiche im Allgemeinen regulirt werde.

Damit würden aber noch nicht die speciellen Verhältnisse hinsichtlich der commerziellen und volkswirthschaftlichen Fragen ihre Erledigung gefunden haben, weil diese mehr Einzelheiten betreffen, welche sich schwerlich zur Aufnahme in das Reichsgrundgesetz eignen möchten, weshalb es sich empfehlen dürfte, diese dem Reichsgrundgesetze vermittelst einer besonderen Acte anzuhängen, deren Abänderung an dieselben Formen zu knüpfen wäre, welche für eine Abänderung des Reichsgrundgesetzes selbst beschlossen werden. Diese Acte würde etwa die Stelle der seitherigen Anschluß-Verträge an den Zollverein vertreten.

Dabei würden etwa folgende Puncte in Betracht zu ziehen sein:

a) die von dem Reiche zu übernehmenden Verpflichtungen der einzelnen Staaten gegen auswärtige Staaten.

Bekanntlich haben fast alle deutsche Staaten Handels- und Schifffahrtsverträge mit auswärtigen Staaten abgeschlossen, deren Kündigungsfrist noch nicht abgelaufen ist, ja mitunter noch eine Dauer von 10 Jahren voraussetzt. Es wird daher die Frage entstehen, ob diese Verträge mit dem Tage erlöschen, an welchem die einzelnen Staaten aufhören, eine selbstständige Verfügung über ihre Handels- und Schifffahrts-Politik auszuüben. Würde diese Frage verneint, so kann nur die Folge eintreten, daß das Reich die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen gewährleistet. Diese Gewährleistung wird sich aber nur soweit erstrecken, bis die Verträge gekündigt und abgelaufen sind, oder bis durch Vermittelung der Reichsgewalt, die einzelnen Verträge in Reichsverträge umgewandelt sein werden. Eine große Schwierigkeit dürfte diese Umwandlung schwerlich haben, weil der leitende Grundsatz aller dieser Verträge auf Gegenseitigkeit beruht, vielleicht nur mit Ausnahme der mit Großbritannien Abgeschlossenen, welche aber ebenfalls unschwer zu rectificiren sein werden, wenn England seine Navigations-Acte aufheben oder im Geiste des Zeitalters umwandeln sollte. In der Regel aber wird angenommen werden dürfen, daß das Reich hinsichtlich der Besteuerung der Waaren völlig freie Hand habe, insofern nur bei der Einfuhr kein Unterschied gemacht werde, ob diese mit deutschen oder fremden gleichgestellten Schiffen geschehe. Einzelne Verträge sind indessen dennoch vorhanden, vor deren Beseitigung eine Steuererhöhung auf Waaren nicht eintreten kann. Es ist dieses unter andern der Fall bei dem zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika abgeschlossenen Tractate, nach welchem Hannover die Verpflichtung eingegangen ist, seine Steuern auf Taback nur nach einer 12 Monat zuvor ergangenen Anzeige erhöhen zu wollen. Inzwischen dürften sich vielleicht noch andere Verträge einzelner Staaten finden, in welchen Verpflichtungen enthalten sind, welche einer einheitlichen deutschen Zoll- und Handels-Verfassung hindernd in den Weg treten. Diese sämmtlichen Verträge werden einer Prüfung zu unterziehen, und die geeigneten Schritte vorzubereiten sein, um im Wege freundlicher Verständigung die nöthige Ausgleichung herbeizuführen. Bei solcher Gelegenheit wird dann auch das Erforderliche wegen Anerkennung einer deutschen Handelsflagge geschehen müssen, bis zu solchem Zeitpuncte aber jeder Staat sich seiner Specialflagge zu bedienen haben, um Mißverständnissen und unnöthigen Unannehmlichkeiten vorzubeugen.

Ueber Ablösung der Vertragsverpflichtungen der einzelnen Staaten durch die Reichsgewalt wird daher in vorerwähnter Acte eine Bestimmung ausgesprochen und die Art des Verfahrens dabei festgesetzt werden müssen.

b. Die Erhebung und Verwaltung der Steuern, Schifffahrts-Abgaben und Flußzölle, so wie die Unterhaltung der Anstalten für Handel und Schifffahrt.

Wenn erwartet werden darf, daß zur Begegnung willkürlicher Besteuerungen des Handelsverkehrs reichsgrundgesetzlich bestimmt werde, daß die Reichsgewalt (das Parlament) die Höhe der auf Handel, Schifffahrt und Verbrauch zu legenden Abgaben feststellen solle, so wird auch zu bestimmen sein durch wen und zu wessen Vortheil die Erhebung derselben zu geschehen habe. Schwerlich wird die Reichsgewalt im Stande sein, das erforderliche Personal für alle diese Erhebungen zu bilden, und eine Organisation zur Beaufsichtigung desselben herzustellen, auch dürfte eine solche Einrichtung schwerlich den Beifall der Bevölkerungen finden, weil einem solchen Personal die nothwendige Lokalkunde abgehen würde, ohne welche manche unnöthige Härte nicht zu vermeiden sein wird. Ohnehin würde eine directe Erhebung dieser Abgaben mit dem Fortbestehen der einzelnen Staaten nicht wohl verträglich erscheinen. Einfacher dürfte es daher sein nach dem von dem Zollvereine und Steuervereine angenommenen Grundsatze zu verfahren, daß jeder Staat die in seiner Umgränzung zu erhebenden Steuern durch seine eigenen Beamten einziehen lasse, und daß sodann eine Verrechnung derselben nach den bereits bestehenden Verfahrungsweisen einträte. Es dürfte damit aber völlig vereinbar erscheinen daß durch die Reichsgewalt die nöthige Aufsicht geführt, die Behandlungsweise, die Controle, disciplinarisch geordnet, auch derselben eingeräumt werde, Steuerbeamte, welche die Vorschriften der Reichsgewalt lässig ausüben, vom Dienste zu suspendiren. Es würde dieses ferner den großen Vortheil haben, daß sich auf dem schon Bestehenden fortarbeiten läßt, da nur in einzelnen Staaten die nöthigen Vorkehrungen für eine geregelte Steuererhebung auf fremde Erzeugnisse noch fehlen, und mithin in kürzester Frist zur Ausführung einer einheitlichen Zollverfassung geschritten werden kann. Für die Wirksamkeit dieser Zollverfassung aber kann es völlig einerlei sein, ob die Steuern durch Reichsbeamte oder durch Angestellte der einzelnen Staaten erhoben werden, so wie es ferner ganz gleichgültig erscheinen möchte ob diese Steuern direct in die Reichscasse fließen oder ob das Reich seinen Geldbedarf durch matricularmäßige Beiträge der einzelnen Staaten erhalte.

Unmittelbar an die Frage der Selbsterhebung der Steuern durch die Staaten, knüpft sich diejenige der Unterhaltung der Schifffahrtsanstalten, der Häfen, Flüsse und Canäle. Die Behörden für Instandhaltung dieser Anstalten sind in allen Staaten bereits vorhanden, sie werden auch zu vielen andern Dingen verwendet, durch das Ineinandergreifen ihrer verschiedenen Officien ergiebt sich daher schon eine bedeutende Kostenersparung. Eine unmittelbare Unterhaltung dieser Anstalten durch Reichsbeamte und auf Reichskosten würde die Summen, welche zu verwenden sind, gar ansehnlich vermehren, theils weil diese Beamten nur für den einen Zweck angestellt werden und theils weil ihnen auch die Mittel

zu manchen Ersparungen fehlen würden, welche aus einer Combination von Arbeiten sich ergeben. Jeder einzelne Staat hat auch selbst das lebhafteste Interesse daran, diejenigen Anlagen und Anstalten in gutem Stande zu erhalten, durch welche seine nächsten Staatsgenossen ihren Erwerb beschaffen. Daher darf man auch erwarten, daß für dergleichen Anlagen am besten durch die einzelnen Staaten selbst gesorgt werden wird, wobei indessen immerhin, insofern es sich um Anstalten handelt, bei deren Benutzung das ganze Reich mehr oder minder betheiligt ist, die Reichsgewalt ein Aufsichtsrecht üben, und unter Feststellung einer Einnahme von der Benutzung solcher Anstalten, den in der Unterhaltung der Werke etwa säumigen Staat zu seiner Pflicht muß anhalten können. So wird z. B. bei denjenigen deutschen Strömen, in deren Mündung die Kosten der Legung von Seetonnen, Baaken, Leuchtschiffen und dergl. von Einem Staate besonders bestritten werden, die Reichsgewalt eine allgemeine Abgabe für die solchen Fluß ein oder aussegelnden Schiffe feststellen können, welche zu Gunsten des die Kosten aufwendenden Staates und als Aequivalent für dieselben zu erheben sein würde.

Träte aber der Fall ein, daß irgend eine große Anlage im Interesse des ganzen Reiches wünschenswerth wäre, die Uebernahme der Kosten derselben aber dem einzelnen Staate nicht zugemuthet werden könnte, so müßte es der Reichsgewalt unbenommen sein, nach vorgängigem Beschlusse des Parlaments eine solche Anlage auf Reichskosten vorzunehmen, und unmittelbar eine Abgabe von deren Benutzung zu erheben, wenn dieses angemessen befunden werden sollte.

So organisirt würden die bisherigen Einrichtungen in den einzelnen Staaten in ihrem Gleise bleiben, und doch alle Zwecke der Reichseinheit erreicht werden.

Auf die

c. Vertretung der Staaten bei der Reichsgewalt

ist bereits hingewiesen worden, allein der Gegenstand bedarf einer ernsteren Erwägung. Es ist unmöglich, daß die Reichsgewalt, bei der großen Mannigfaltigkeit der Anliegen der verschiedenen Theile Deutschlands diese stets richtig und gründlich beurtheilen könne, wenn sie vor einer Entschließung von Erheblichkeit nicht der Dinge kundige Männer aus diesen Theilen vernehme. Eine Versammlung von Gesandten der Staaten reicht dazu so wenig aus als ein Staatenhaus; denn in diese wird man theils Diplomaten, theils über die allgemeinen Verhältnisse unterrichtete und das öffentliche Vertrauen genießende Männer senden. Dieselben werden aber nicht in jedem besonderen Falle die nöthige Sachkunde besitzen, und daher wird es sich empfehlen wegen der schwierigen Fragen von Handel, Schifffahrt, In-

dustrie, Zollwesen u. s. w. jährlich verschiedene Male eine, kurze Zeit erfordernde, Versammlung von Abgeordneten der Staaten am Sitze der Reichsgewalt zu veranstalten, damit die Wünsche und Interessen aller Theile so viel thunlich berücksichtigt werden können.

Endlich wird

d. die völlig gleiche Berechtigung der Genossen aller Staaten des Reiches bei der Steuer-Entrichtung und Benutzung der Transportmittel

einen bestimmten Ausspruch in der dem Grundgesetze des Reichs beizufügenden Acte finden müssen.

Man wird vielleicht denken, es verstehe sich dieses von selbst, auch wenn es nicht ausdrücklich ausgesprochen werde. Nach seitherigen Erfahrungen ist dieses aber keinesweges der Fall, wir bemerken im Gegentheil, daß sehr oft einzelne Orte und Personen besondere Begünstigungen genießen, ja daß der Wetteifer einen Landestheil gegen den andern in Vorsprung bringt, ohne daß solches einer besondern gewerbthätigen Anstrengung beizumessen sei. Es mag hierbei nur hingewiesen werden auf die verschiedenen noch bestehenden Monopole; auf die im Zollvereine bestehende Begünstigung der Zuckerfabrikanten in der Versteuerung des Rohzuckers um 3 ₰ per Centner; auf die Begünstigung der größeren Weinhändler gegen die kleineren durch den Zollrabatt, dessen die Letzteren nicht theilhaftig werden können, weil ihre Mittel ihnen nicht gestatten das zum Zollrabatt erforderliche Quantum Wein auf ein Mal zu beziehen; auf die Begünstigungen, welche manche Eisenbahn-Verwaltungen den Versendern großer Waarenquantitäten einräumen, wodurch die kleinen Versender, welche ohnehin durch ihre beschränkten Mittel im Nachtheile sind, noch mehr zurückgesetzt werden; auf die Ungleichheit der Tarifsätze auf den deutschen Eisenbahnen, die mitunter herabgesetzt werden, um einen Verkehr zu monopolisiren, und hochgestellt bleiben für solchen Transport, bei welchem die Verwaltungen keine Concurrenz bemerken, wenngleich die Producenten darunter gar sehr leiden. Wichtig ist ferner eine Bestimmung dieser Art, um die Küstenschifffahrt zum Gemeingut aller Deutschen zu machen, und den Weg zu bahnen, daß diese ihnen reservirt wird, wie es bei allen Ländern, die eine wohlgeordnete Handelspolitik zu besitzen das Glück haben, der Fall ist. Dabei möchte indessen die Fahrt zwischen der deutschen Küste des Adriatischen Meeres und der Nord- und Ostsee nicht als Küstenfahrt zu behandeln sein, weil sie nicht mit Küstenfahrzeugen betrieben wird. Endlich wird die gleiche Berechtigung aller Deutschen in der Befahrung der Flüsse und der Canäle, wie in der Benutzung der Häfen und anderer Schifffahrts-Anstalten auszusprechen sein.

Ad II. Allgemeine Steuerverhältnisse.

Bei der Verschiedenheit der Wünsche, die in allen Theilen Deutschlands sich äußern, und bei der Mannigfaltigkeit, in welcher sich die Interessen ausgebildet haben, wird es keine geringe Aufgabe sein, die Stellung des Tarifs allen Theilen recht zu machen und auch den Bedürfnissen der Finanzen ein Genüge zu leisten. Wenn daher jeder Einzelne füglich nicht alle seine Wünsche befriedigt sehen kann, so ist doch bei einiger gegenseitiger Rücksichtnahme eine Ausgleichung der Interessen in den meisten Fällen unschwer zu finden. Sollte aber ein Mißgriff in der Stellung des Tarifs sich ergeben, so wird daraus kein großes Unglück entstehen können, weil man von Jahr zu Jahr leicht wird eine Modification eintreten lassen können.

Bevor man aber zur Ermittelung der Tarifsätze wird übergehen können, ist eine Verständigung über die zu befolgende Handelspolitik unerläßlich, weil nach dieser sich der Tarif in vielen Stücken wird richten müssen.

Gewiß wird man darüber allseitig einverstanden sein, daß die deutsche Seeschifffahrt als ein wesentliches Mittel für den Aufschwung der Industrie und für die Verwerthung der Landeserzeugnisse thunlichst zu begünstigen, wenigstens in keiner Weise zu beschweren ist. Eines Schutzes oder einer directen Unterstützung bedarf die deutsche Seeschifffahrt glücklicherweise nicht, denn sie ist in naturgemäßer Entwickelung begriffen, welche je nachdem sie Beschäftigung findet, rascher oder langsamer vorschreiten kann. Die deutschen Seeschiffe stehen an Güte denjenigen keiner andern Nation nach, die Seeleute sind ausgezeichnet, Schiffe und Schiffsbedarf sind in den deutschen Häfen wohlfeiler als in allen westwärts gelegenen Ländern, theurer dagegen als in den nordischen Häfen, welche jedoch der Nachtheil trifft, daß sie fast ein halbes Jahr durch Eis geschlossen zu sein pflegen. Die deutsche Schifffahrt bedarf daher zu ihrer weiteren Entwickelung weiter nichts, als gleiche Berechtigung mit den Schiffen anderer Nationen, und völlige Freiheit, das zum Schiffsbau, zum Inventar und Segelwerk, sowie zur Verproviantirung erforderliche Material von daher zu nehmen, von wo es am wohlfeilsten zu beschaffen ist, daher völlige Steuerfreiheit für diese Anschaffungen. Dieses letztere ist einfach durch den Steuertarif zu erledigen; das erstere macht aber weitere Maaßnahmen erforderlich.

Es ist schon unter I a darauf aufmerksam gemacht, daß im Wege diplomatischer Unterhandlungen fördersamst dahin zu wirken ist, daß an die Stelle der Verträge der einzelnen Staaten, Verträge mit dem deutschen Reiche treten. Es dürften diese Unterhandlungen sehr dadurch erleichtert werden, wenn das Reich sich in die Verfassung setzte, Re-

pressalien auf Waaren und Schiffe eines andren Landes im äußersten Nothfalle eintreten lassen zu können. Bei der eigenthümlichen Lage Deutschlands, welches zwar seine Häfen an der Nordsee, Ostsee und am Adriatischen Meere hat, aber neben diesen die Häfen von Holland, Belgien und Frankreich zur Ein- und Ausfuhr mit benutzt, und zwar etwa zur Hälfte seines Handels, ist es aber nicht wohl thunlich, Waaren und Schiffe eines andern Landes in den deutschen Häfen zu beschweren, weil einfach die Folge davon sein würde, daß die fremden Schiffe nach Holland und Belgien gingen, um über deren Häfen ihre Waaren unbeschwert nach Deutschland zu bringen. Der Fremde würde daher nicht, wohl aber die deutschen Häfen von solcher Beschwerung getroffen werden. Will das Reich daher nicht lediglich dem guten Willen des Auslandes vertrauen und hoffen, daß dasselbe aus eigenem Antriebe Deutschland Reciprocität gewähre, will es zu gleicher Zeit sich befähigen erforderlichen Falls, und nachdem alle Mittel freundlichen Zuredens erschöpft sind, das Recht der Vergeltung auszuüben, so muß das Reich auch nach der Landgränze gegen Holland, Belgien, Frankreich und Italien sich so organisiren, daß es dazu befähigt erscheint. Das aber ist nicht anders durchzuführen, als wenn man gesetzlich feststellt, daß nur diejenigen über nichtdeutsche Häfen nach Deutschland gelangenden Waaren zu den gewöhnlichen Tarifsätzen zugelassen werden, durch deren consularisch beglaubigte Versendungs- und Schiffspapiere nachgewiesen worden ist, daß sie vom Absendungsorte schon nach einem Platz in Deutschland vermittelst eines namhaft gemachten fremden Hafens direct bestimmt waren. Es schließt das durchaus kein fremdes Erzeugniß aus, denn diese können transito durch Holland, Belgien und Frankreich nach jedem Platze in Deutschland ohne Zollaufschlag gebracht werden, sowie auch direct nach jedem deutschen Hafen. Auch der internationale Verkehr mit Landeserzeugnissen zwischen Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich bleibt dadurch ganz unberührt. Deutschland bekommt es aber in seine Gewalt die Erzeugnisse und Schiffe eines fremden Landes, bei der Einfuhr über fremde Häfen mit der gleichen Steuererhöhung zu treffen, welche auf indirecte Einfuhren aus den holländischen, belgischen und französischen Häfen, denen keine Consularbeglaubigung directer Absendung beigegeben ist, gelegt worden, und wird daher die gleiche Steuererhöhung für solche Waaren in den deutschen Häfen erhoben werden können. Es ist sonst keine Gleichheit der Besteuerung mittelst einer Repressalie denkbar, und Deutschland wird auf eine commerzielle Wehrhaftigkeit gänzlich verzichten müssen, wenn es zu einem solchen Schritte sich nicht entschließen kann. Es wird freilich in den ersten Monaten nach der Einführung einer Organisation des deutschen Handels für die Rheinstädte einige Unbequemlichkeit daraus entstehen, dieselbe ist aber

um so leichter zu ertragen, weil unbedingt die Folge eintreten muß, daß die großen Umsatz-Märkte von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, soweit sie für den Zwischenhandel nach Deutschland dienen, nach den Rheinstädten verpflanzt werden, wo dadurch ein selbstständiges Handelsleben entstehen muß, wie man es dermalen z. B. in Cöln nur erst in einigen Fächern kennt.

Ist aber diese organische Einrichtung erst eingeführt, so wird nichts im Wege stehen, eine Repressalie in Anwendung zu bringen, und wenn es auch sehr zu empfehlen sein wird, dabei mit der äußersten Vorsicht zu verfahren, so wird doch die augenfällige Thunlichkeit einer solchen Anwendung den Weg zu einer Verständigung mit andern Seestaaten gar sehr ebnen.

Wollte man aber von dieser Organisation des deutschen Seehandels ganz absehen, so würde, vom höheren und handelspolitischen Standpunkte genommen, die ganze Idee der Zoll- und Handelseinheit eines Zweckes gänzlich ermangeln.

Will man die Sache vereinfachen, so kann die Maaßregel auch auf 8 bis 10 Hauptartikel beschränkt werden, welches in der Hauptsache nichts ändert. Ob sie ferner auf die Häfen von England, Dänemark und Schweden auszudehnen sei, dürfte einer späteren Beschlußnahme vorzubehalten sein, da es vielleicht möglich sein könnte, daß mit diesen Ländern ein Gegenseitigkeitsverhältniß einträte, welches für alle Theile am vortheilhaftesten und wohlthätigsten sein möchte.

Was den Steuertarif vom handelspolitischen Standpuncte betrifft, dürfte es sich wohl empfehlen, sowohl vom Systeme des „Freihandels" als vom Systeme des „Schutzzolles" abzusehen, und wenn dabei doch von einem Grundsatze die Rede sein soll, denjenigen der Gerechtigkeit, der Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit anzuwenden, obgleich die Unbestimmtheit in der Anwendung dieser Begriffe auf Zahlen nicht minder vorliegt als bei obgedachten beiden, zu so viel Streit Anlaß gebenden, Systemen.

Es dürfte sich ergeben, daß im nördlichen Deutschland besonders gewünscht wird, mehrere Hauptconsumtions-Artikel als Caffee, Zucker, Reis, Wein und Taback niedriger besteuert zu sehen als die Tarifsätze des Zollvereins betragen. Die Bevölkerung im südlichen Deutschland wird nichts dagegen haben, wohl aber die Finanzmänner. In den industriellen Theilen Deutschlands verlangt man im Grunde weniger höhere Schutzzölle für die Industrie als besser geregelte, da manche Artikel mit mehr als 100 pCt. geschützt sind, und andere dagegen kaum mit 1 pCt. nach dem Werthe. So anstößig den Norddeutschen das Wort „Schutzzoll" ist, weil sie für ihren Seehandel und ihre Seeschifffahrt keines weiteren Schutzes bedürfen als des Raumes zu freier Entwickelung, so haben sie doch nichts gegen einen Zoll-

satz von 25 pCt. vom Werthe einzuwenden, der in der That Schutz genug gewährt. Eine Industrie, welche nicht mit 25 pCt. Schutzzoll gedeihen kann, wird es schwerlich mit einem doppelt so hohen Zolle. Es kommt nur darauf an, daß ein Mittel gefunden werde die Steuern auf fremde Manufacturwaaren nach dem Werthe zu erheben. Es dürfte dieses allerdings seine großen Schwierigkeiten besonders an der Landgränze haben, und manche Inconvenienzen im kleinen Verkehre herbei führen, namentlich bei den mancherlei Kleinigkeiten, welche Reisende bei sich führen, worüber nicht wohl beglaubigte Facturen vorgelegt werden können. Allein was in England, Frankreich, Nord-Amerika und andern Ländern ausführbar ist, wird es am Ende auch in Deutschland sein. Auf Twiste wünscht der Norden höhere Steuern, weil dadurch der Baumwolle-Handel befördert wird, und mit ihm die Schifffahrt und die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse. Vom handelspolitischen Standpunkte rechtfertigt sich daher der Wunsch nach einer reellen Erhöhung dieser Steuern vollkommen, und das Argument, daß der Arbeitslohn, den England auf Twist für Deutschland gewinnt, billigerweise in dem letztgenannten Lande verdient werden sollte, ist auch richtig. Allein die Uebergangsperiode bis zu der Zeit, daß sich die Twistfabrication in Deutschland gehörig entwickelt haben wird, ist eine sehr schwere für die Weberei, wobei eine Ausfuhrprämie auf reine Baumwollenwaaren nicht völlig eine Ausgleichung herbeiführt, abgesehen von der Schwierigkeit welche in finanzieller Hinsicht daraus erwächst. Soll aber ein besserer Zustand in Deutschland herbeigeführt werden, so darf man die Bedrängnisse einer Uebergangs-Periode nicht zu hoch anschlagen.

Eine besondere Last für den Handel besteht vor allen Dingen in der Controle, welche nicht nur großen Zeitverlust herbeiführt, sondern auch mit großen Kosten wegen der Beschränkung der Lagerung verbunden ist. Es wird daher dahin zu streben sein möglichst viele Artikel, deren Steuerertrag entweder unbedeutend ist, oder deren Besteuerung keinen besonderen Zweck hat, ganz von Steuern zu befreien, namentlich solche Waaren, welche als Rohartikel zu weiterer Verarbeitung bestimmt sind, oder zur Ernährung der Massen dienen, weil diese sofort dann in den uncontrolirten Verkehr übergehen können.

Wendet man diese Ansicht auf den

b. Zolltarif

an, so würde derselbe sein müssen, auf

Caffee
Zucker } etwa 3 ℔ für den Zentner.
Taback

Da aber Caffee und Zucker die Hauptpositionen der Einnahme liefern, so wird es einer weiteren Erwägung bedürfen ob diese beiden Artikel nicht vorläufig bei ihrem seitherigen Tarifsatze zu belassen seien.

Wein etwa 20 à 25 ₰ pr. Oxhoft.

Wenn im mittleren und südlichen Deutschland vom französischen Weine sehr wenig verbraucht wird, so ist man im Norden so sehr an den Consum desselben gewöhnt, daß eine große Härte darin liegen würde, wenn man den bisherigen Tarif des Zollvereins auf französische Weine zur Anwendung bringen wollte.

Als Artikel, welche nur einer geringen Steuer zu unterwerfen sein würden, sind zu bezeichnen:

Eisen in Stangen und Blöcken, Leinsaat, Pottasche, Steinasche, Butter, Talg, Pech, Theer, Hanföl, Palmöl;

weil diese in der Regel in Zahlung für deutsche Erzeugnisse heimgeführt werden, und der Handel mit denselben aus diesem Grunde zu begünstigen ist.

Zollfrei zu lassen dürften sein:

Baumwolle, Farbehölzer, Getreide, rohe Häute, Erzeugnisse deutscher Fischereien, Hanf, Flachs, Erze, Südseesalpeter, amerikanisches Harz, Guano, alles Material zum Bau, zur Ausrüstung und Verproviantirung von Schiffen, Bauholz, Bausteine, rohe und behauene, Steinkohlen, die Rohstoffe für Fabrik- und Manufacturwaaren, und diejenigen kleinen Artikel, deren Ertrag an Steuern für die Zollcassen geringfügig ist.

Auf fremde Manufacturwaaren wäre eine Eingangssteuer von 25 pCt. ad valorem zu wünschen, wenn nämlich sich ergeben sollte, daß der Werthzoll-Erhebung in Deutschland nicht unübersteigliche Hindernisse entgegenstehen. Bei Twisten dürfte man jedoch bei dem Gewichtszolle so lange verbleiben, als die Gewährung eines Rückzolls auf Baumwollen-Manufacturwaaren nothwendig erscheinen wird.

Es sind dieses die Rücksichten im rohen Ueberblick, welche vom Standpuncte des Handels hinsichtlich der Eingangszölle empfohlen werden möchten.

Zur Begünstigung der deutschen Fabrikation und der Ausfuhr von Fabrikaten, die aus Rohstoffen verfertigt werden, welche einer hohen Steuer unterworfen sind, ist die Einführung eines jene Steuer begleichenden Rückzolles erforderlich, namentlich auf:

raffinirte Zucker und

Cigarren und fabricirten Taback.

Auch die Productionssteuern auf Bier, Brantwein, inländischen Wein, Runkelrüben-Zucker sind gleichmäßig zu Gunsten der gemeinschaftlichen Casse zu reguliren, und zu erheben, bei der Ausfuhr dieser Gegenstände würde eine Rückvergütung der darauf erhobenen Steuern eintreten müssen.

Landtransitzölle und Ausgangszölle möchten als dem Verkehrsinteresse widersprechend ganz zu beseitigen sein.

Endlich wird noch der Nachsteuer Erwähnung geschehen müssen. Wenn Länder, welche niedrige Steuern oder gar keine auf ihrem Verbrauche ruhen hatten, plötzlich hohe Steuern zu zahlen bekommen, so macht das auf die ganze Bevölkerung stets einen sehr unangenehmen Eindruck. Um so mehr aber ist solches der Fall mit der zu erhebenden Nachsteuer. Um diesen Eindruck zu mildern, hat man daher die Nachsteuer in der Regel beschränkt und in sehr milde Formen gebracht, oftmals sie gar nicht erhoben, wie z. B. bei der Zollvereinigung der Vereinigten Staaten von Amerika, wo die Zolleinheit sich nur allmählich Bahn brechen konnte. Es wird sich daher empfehlen die Nachsteuer nach einem etwas ermäßigten Satze zu erheben und auf die Hauptartikel zu beschränken. Auf einzelne Artikel wird noch weiter gegangen werden müssen, wenn nicht ein schreiendes Unrecht geübt werden soll. Es werden unter andern von Amerika große Quantitäten ganz ordinairen Taback eingeführt, welche nur in denjenigen Theilen des nördlichen Deutschlands verbraucht werden welche sehr niedrige Steuern auf Taback haben. Wollte man diese Partheien einer höheren Steuer unterwerfen, so würde dieser ordinaire Taback nicht verbraucht werden, weil dann der Preisunterschied gegen besseren Taback, (versteuert) fast verschwände. Der Inhaber hätte daher den Zollbetrag als reinen Verlust aus seiner Tasche zu erlegen. Dergleichen Härten werden zu vermeiden sein.

Hinsichtlich des

c. Geschäftsbetriebs durch Handelsreisende

wird zu bestimmen sein, daß nach ähnlichen Grundsätzen verfahren werde, als schon im Zollvereine zur Anwendung gekommen ist.

Ad III. Formen der Zollerhebung und der Controle.

In einem Lande, welches von Landgränzen umgeben ist, und keine Häfen besitzt in welchen der Umschlag der Waaren als Welthandel bezeichnet werden kann, kommt auf die Art der Zollerhebung und Controle wenig an. Der Mensch gewöhnt sich an Alles, wenn er keinen Nachtheil davon hat, denn etwas Umständlichkeit und Mühe läßt man sich

schon gefallen, wenn man einen bequemeren Zustand nicht kennt oder bereits wieder vergessen hat. Anders verhält es sich aber bei Seestädten, welche eine lebhafte Schifffahrt und einen blühenden Seehandel betreiben, denn dabei ist jeder durch Controlen entstehende Aufenthalt und jede Kostenvermehrung in der Behandlung der Waaren von den allernachtheiligsten Folgen. Daher ist denn auch ganz natürlich, daß alle Kaufleute der Seestädte, welche bis jetzt einer Zollcontrole nicht unterworfen waren, eine heilige Scheu gegen Alles haben, was Zollverein, Zollverfassung oder ähnliche Benennungen führt, weil sie darunter nichts anders sich denken als Plack und Qual, bezweckend den Handel zu erdrücken und aus ihren Städten zu verscheuchen.

Der Zweck der Begründung einer Einheit Deutschlands und einer einheitlichen Zollverfassung kann aber nicht derjenige sein, den deutschen Seehandel und die deutsche Seeschifffahrt zu belästigen und zu stören. Im Gegentheil der Zweck kann nur sein, dem Seehandel alle denkbare Leichtigkeit in der Bewegung zu erhalten, ihn, der naturkräftig bereits da steht, nach seiner eigenen Kraft sich entwickeln zu lassen, ihn zu pflegen und gegen Störungen von außen und innen möglichst zu bewahren, ohne im mindesten Künsteleien bei ihm zu versuchen um ihn treibhausmäßig und naturwidrig aufschießen zu machen. Denn von der Blüthe des Seehandels hängt sehr wesentlich der Wohlstand des Inlandes ab, durch ihn wird die Industrie gehoben und durch ihn finden die Erzeugnisse des Bodens ihre Verwerthung im Auslande. Daher hat gerade das Inland das allergrößte Interesse an dem Flore des Welt- und Seehandels und es würde einen Zweifel an den gesunden Sinn desselben in sich schließen, wenn man sich nicht versichert halten wollte, daß alle Theile darüber einverstanden seien, daß der Seehandel nicht gestört werden dürfe. Dennoch ist vielfach eine Besorgniß vor einer solchen Störung vorhanden und dadurch das Bestreben hervorgerufen worden, den Seestädten ein Freihafen-System zu verschaffen, wie es dermalen die Hansestädte besitzen. Darunter denkt man sich nichts anders als die Beibehaltung des jetzigen Zustandes in aller Maaße, übersieht aber, daß dann von einer Theilnahme an einer einheitlichen Zollverfassung Deutschlands, von einer Handels-Politik des deutschen Reiches nicht die Rede sein kann, es sei denn daß man darunter nichts anders verstehen will, als die gegenwärtige Passivität der deutschen Staaten zu verewigen. Freilich könnte es in mancher Hinsicht sein Gutes haben, wenn Deutschland an seinen Gränzen einige Handels-Republiken hätte, die ohne bei den politischen Wirren der Zeiten betheiligt zu sein, der Betreibung von Handel und Schifffahrt oblägen und in Kriegszeiten den Absatz seiner Erzeugnisse sicherten. Dabei würde es denn aber erforderlich sein, daß die großen Mächte die ewige Neutralität der-

selben, wie bei Belgien, garantirten, und dem deutschen Binnenlande eine Gewähr gegeben würde, daß fremde Staaten dem Handel und der Schifffahrt jener Handels-Republiken und der übrigen Küstenplätze stets die liberalste Behandlung zu Theil werden ließen. Da aber eine solche Gewährleistung nicht gegeben werden kann, das deutsche Reich aber seine wichtigsten materiellen Interessen nicht allein auf das Vertrauen zum Auslande gründen darf, vielmehr sich in die Lage versetzen muß, nöthigenfalls eine ihm wiederfahrene commerzielle Unbill durch Anwendung von Repressalien zu vergelten und dadurch zu redressiren, wie solches alle andere Handels-Nationen zu thun pflegen, so erscheint ein Freihafen-System in der Weise, wie es jetzt in den Hansestädten ausgeübt wird, nicht wohl anwendbar. Dennoch aber dürfte ein Freihafen-System, unter einer nothwendigen Beschränkung, doch nicht unzulässig sein, und zwar etwa in folgender Weise.

Alle deutsche Staaten bilden ein einiges Zollgebiet. Alle müssen ein gleiches Interesse bei der Stellung der Zolltarife und bei der zu befolgenden Handelspolitik haben, Alle daher gleiche Vortheile davon genießen, kein Staat und keine Stadt, kein Freihafen darf mehr als „Ausland" betrachtet und behandelt werden. Sonst ist die Einheit sofort gebrochen. Das deutsche Reich müßte selbst wollen, im eigenen Interesse, daß Freihäfen gebildet werden, daß sie als Staaten und Städte nicht nur bestehen, sondern blühen, daß der nothwendige Zusammenhang der handelnden und Industrie und Gewerbe treibenden Bevölkerung nicht gestört werde, und daß diese nicht die Zölle des Reiches auf ausländische Erzeugnisse als gegen sie gerichtet erblicke. Daher wird die Bevölkerung der Freihäfen die Gegenstände ihrer industriellen Production ohne höhere Steuern, als etwa auf den Rohstoffen ruhen, in das gesammte Reich müssen einführen können. Ohne diese Gestattung würde der nothwendige Zusammenhang der Bevölkerung der größeren zu Freihäfen zu machenden Häfen aufgelöset werden, und bei derselben sich eine Feindseligkeit gegen das Reichszollwesen bilden, welche es unzulässig machen würde, daß Deputirte derselben über das Zollwesen des Reiches gewissenhaft nach den Interessen der Gesammtheit mit berathen könnten. Eine Verschiedenheit der Bestrebungen der Staaten, deren Häfen zu Freihäfen bestimmt werden möchten, kann aber füglich als unverträglich mit der Einheit Deutschlands betrachtet werden, und dieses zu vermeiden ist daher nothwendig. Ungewöhnlich ist die Einrichtung zollfreier Einfuhr der Erzeugnisse von Städten, die außerhalb der Zolllinie liegen, auch nicht, denn im Zollvereine hat Aehnliches bei Erfurt vor dem Zollanschlusse der Thüringischen Staaten und bis noch vor Kurzem hinsichtlich Neufchatels bestanden, wenn auch unter etwas anderen Umständen. Es versteht sich aber von selbst, daß dabei Controlen

nothwendig sind und verschlossene Niederlagen errichtet werden müssen, in welche diese Erzeugnisse zu deponiren sind, um von da unter Aufsicht bis zur Zollgränze geleitet zu werden.

Was die weiteren Controlen betrifft, so werden sich dieselben zunächst beschränken auf eine Einsicht der Schiffspapiere, um zu ersehen, ob die Schiffe und Waaren auch von einem Hafen kommen, von welchem die Einfuhr zu erschweren ist. Diese Form kann gar keine gêne für den Handel herbeiführen, denn wenn sich ergiebt, daß eine Erschwerung nicht eintritt, so wird der Kaufmann mit seinen Waaren innerhalb des Freihafens machen können was er will. Hoffentlich wird nur selten, oder noch lieber gar nicht der Fall einer Erschwerung einer Einfuhr eintreten außer von denjenigen Continental-Häfen, bei welchen dieselbe wegen der Organisation des Zollwesens wie oben erwähnt unvermeidlich ist. Diese Form wird aber auch hinsichtlich der beschwerten Waaren um so weniger lästig sein, als die Einrichtung getroffen werden kann, daß dieselben unter Verschluß oder Aufsicht gelagert werden, so daß sie ohne Beschwerung nach andern Ländern wieder ausgeführt werden können.

Darauf würde sich bei der Einfuhr in einen Freihafen die ganze Controle beschränken, die von keiner Erheblichkeit ist, weil sie nur selten vorkommen wird, im übrigen aber die freie Beweglichkeit des Handels keinerlei Beengung zu erleiden haben. Das Reich aber würde die Gewähr erhalten, daß es trotz der Freihäfen eine selbstständige Handelspolitik befolgen könnte.

Da aber fast keine unserer deutschen Handelsstädte am offenen Meere liegen, sondern an Flüssen an denjenigen Puncten wo See- und Fluß-Schifffahrt sich die Hand bieten, so wird es erforderlich sein, die Flüsse von den Freihafenstädten bis ans offene Meer, als Meeresarm und Ausland zu behandeln, daher die Sicherung gegen Schmuggel auf die Uferbewachung zu beschränken, und nur da wo es absolut nothwendig ist einen Verschluß der Schiffe anzuordnen.

Bei der Ausfuhr dürfte selbst aus der Zolllinie hinaus eine Controle nicht statt finden, aus dem Freihafen daher eben so wenig.

Indessen wird bei der Versendung nach unversteuerten Freilägern des Inlandes die Zollabfertigung an der Zollgränze statt finden, wo auch die Versteuerung eintreten wird für diejenigen Waaren, welche nicht nach Oertern bestimmt sind, welche ein Freilager haben. Weil dadurch aber ein großer Aufenthalt und eine Umladung nicht zu vermeiden ist, so wird zur Bequemlichkeit des Handels wohl gewünscht werden, daß die Zollabfertigung schon vor den Lagerhäusern des Freihafens statt finde, um eine Umladung an der Zollgränze und dadurch entstehende Ramponirung der Waaren zu vermeiden.

Das etwa möchte im Allgemeinen das Bild der Freihäfen sein, wie sie bei einer einheitlichen Zoll-Verfassung Deutschlands ausführbar erscheinen. Sie werden aber stets den Nachtheil haben, daß die Erzeugnisse des deutschen Reiches, namentlich Manufacturwaren, zwar wohl steuerfrei in die Freihäfen zum Verkauf gelangen, aber nicht steuerfrei zurückgeführt werden können, wenn der Verkauf nicht gelingen sollte, es sei denn daß man für die Erzeugnisse des Reichs ein Entrepot-System innerhalb der Freihäfen einführen würde, aus welchen sie stets steuerfrei in die Zolllinie zurückgesandt werden könnten. Für den kleineren Verkehr der Detaillisten wird diese Einrichtung nicht wohl ausführbar sein, für den deutschen Fabrikanten ist es aber von großer Wichtigkeit wenn er mit seinen Fabrikaten den Markt der Freihäfen zum Seeexport versuchen, zugleich aber sich den Absatz derselben im Inlande offen halten kann. Ohne diese Entrepots für Landeserzeugnisse der Industrie und des Bodens, die bei der Einfuhr vom Auslande einer Steuer unterworfen sind würde bei der Befolgung des Freihafen-Systems der Handel des Reiches mit jenen Waaren nicht frei sein, denn dieser würde nur frei aus dem Lande in die Freihäfen hinein stattfinden, nicht aber wieder zurück. Ein Handel mit deutscher Butter, deutschen Spirituosen, Oelen u. s. w. zur Wiedereinfuhr in Deutschland wird in den Freihäfen gar nicht statt finden können, ohne sehr lästige Formen der Controle, wenn diese nicht in Entrepots gelagert werden. Wenn daher bei dem Freihafen-Systeme die Erzeugnisse des Auslandes (außer denjenigen eines etwa erschwerten Ursprungs) ohne alle Steuerentrichtung gelagert werden können, dies System also dem freiest möglichen ausländischen Handel dient, so darf der Handel mit Erzeugnissen des Landes, von welchem der Freihafen einen Theil ausmacht, doch nicht von der Verkehrs-Freiheit ganz ausgeschlossen werden, und daher wird für diesen ein Entrepot-System in den Freihäfen einzuführen sein.

Die Freihäfen bieten daher die eigenthümliche Erscheinung dar, daß sie für den Handel mit ausländischen Erzeugnissen eine allgemeine freie Lagerung gewähren, nicht aber für die Erzeugnisse des eigenen Landes, insofern diese in das eigene Land wieder eingeführt werden, oder man sich deren Einfuhrfreiheit reserviren will, weshalb dabei, um die gleiche Berechtigung festzustellen für diese die Zuflucht zu einer Entrepot-Lagerung genommen werden muß.

Das Entrepot-System

bietet das umgekehrte Verhältniß dar, es läßt die Lagerung aller Landeserzeugnisse, aller steuerfreien und bereits versteuerten Waaren völlig frei, und beschränkt die Lagerung der steuerbaren, aber noch unversteuerten Erzeugnisse des Auslandes auf bestimmte Räume. Im

nördlichen Deutschlande, namentlich in den Hansestädten, haben sich große Bedenken gegen das Entrepot-System erhoben, und zwar aus vielen Gründen. Man sagt:

1) der Zwischenhandel von und nach andern Ländern leidet oder geht verloren, wenn man nicht mit den Waaren jede beliebige Veränderung, Umpackung und Sortirung vornehmen kann;

2) kommen Waaren durch Seewasser beschädigt an, so werden sie gewöhnlich werthlos wenn darauf derselbe Zoll wie auf gesunde Waaren zu erlegen ist;

3) der Zeitverlust bei Ein- und Ausclarirung von Waaren, wenn dieses unter Zollcontrole geschieht, ist so nachtheilig, daß des daraus entstehenden Aufenthalts wegen viele Geschäfte unterbleiben werden, die Gelegenheit einen günstigen Wind zum Aussegeln eines Schiffes zu benutzen, muß man sich oft wegen kleiner Formalitäten entschlüpfen lassen, während bei dem Freihafen-Systeme man in keiner Weise gehemmt ist.

Diese Bedenken sind allerdings vollkommen begründet, wenn die Entrepots so eingerichtet sind, wie es dermalen allenthalben mehr oder minder gebräuchlich ist. Man darf aber wohl fragen, ob es denn wirklich unbedingt erforderlich sei, daß man die Einrichtungen so lästig mache? Deutschland kann nur wünschen, daß der Zwischenhandel seiner Seestädte blühe, daß nicht ungerechter Weise Steuern erhoben werden, und daß nicht dem Handel Aufenthalt zur Last falle, denn das Alles liegt auch im Interesse des ganzen Landes. Eben dieses allgemeinen Interesses wegen muß sorgfältig erwogen werden, ob das eine oder andere der beiden Systeme dem Handel und Verkehre die größere Leichtigkeit gewähre.

Dabei wird zuerst ein Blick auf den Zolltarif zu werfen sein.

Wird angenommen, daß die Ausfuhr aus Deutschland stets zollfrei geschehe, so findet bei dieser weder ein Aufenthalt noch eine gêne statt.

Landeserzeugnisse bleiben überhaupt ganz ohne Controle im Handel, man kann sie lagern wo und wie man will.

Wird angenommen, daß die Eingangssteuern auf eine große Zahl voluminöser Artikel nicht eintreten, daß sie auf andere sehr niedrig gestellt werden, so wird man auch diese stets lagern können wo man will, so daß hinsichtlich aller dieser Waaren nicht nur dasselbe Verhältniß bleibt, was bis jetzt in den Hansestädten stattfindet, sondern es kommt noch die Erleichterung hinzu, daß die Verladung derselben nach dem Inlande weit ungehinderter stattfinden wird als bisher der Fall war. Da die Zahl der steuerfreien ausländischen und inländischen Waaren sehr groß ist, so wird zu erwarten sein, daß nur wenig Räume, die

sich zu Entrepots nicht eignen, unbenutzt bleiben. Dieser Umstand, nämlich, daß eine große Zahl viel Raum bedürfender Waaren zollfrei und ohne Controle sind, darf bei Beurtheilung der Frage nicht übersehen werden, denn er bildet ein ganz besonderes Gewicht in der Schaale.

Die Entrepot-Lagerung wird sich daher auf diejenigen ausländischen Waaren beschränken, welche einer namhaften Steuer zu unterziehen sind, und zu untersuchen sein, ob für diese Entrepot-Lagerung nicht gerade dieselbe Freiheit in der Manipulation der Waaren gelassen werden könnte, wie sie in einem Freihafen stattfindet, indem man den Freihafen auf verschließbare Räume zurückführt.

Das ganze Verhältniß bei der Ankunft von Waaren und Schiffen von der Seeseite, wie die Versendung seewärts könnte füglich bei diesem Systeme buchstäblich ebenso bleiben, wie bei demjenigen des Freihafens, ebenso die Versendung nach unversteuerten Lägern des Inlandes, da ohne Zweifel auch bei dem Freihafensysteme man die Zollabfertigung in oder vor den Packhäusern selbst im Interesse der Verkehrs-Erleichterung wünschen wird. Das Einzige was sich ändert, würde sich auf die Lagerfreiheit beziehen. Da aber die Steuern von den Waaren, welche in Entrepots lagern, nicht erhoben werden, so wird die Controle, insofern die Entrepots sicher zu verschließen und zu überwachen sind, sich darauf beschränken können, daß die Waaren sicher in dieselben hineingelangen, ohne daß etwas davon in einen andern Weg geräth. In den sicher verschlossenen und von außen bewachten Entrepots würden die Eigenthümer mit den Waaren machen können was sie wollen, umpacken, verändern, mischen u. s. w. grade wie im Freihafen, und sie auch ganz in derselben Weise wieder versenden. Es kann das geschehen mit Colonialwaaren, Reis, Taback, Wein, wie mit Manufacturwaaren, und es wird nicht die mindeste Schwierigkeit haben, deutsche Fabrikate in diese Entrepots zu bringen, um sie für die seewärtige Versendung mit fremden Manufacturwaaren zusammenzupacken, wo solches der Geschäftsbetrieb erfordert. Seebeschädigung kann mit Leichtigkeit von der gesunden Waare abgesondert werden, und dürfte vielleicht die Bestimmung zu treffen sein, daß für dergleichen beschädigte Waare eine Zollermäßigung nach Maßgabe der Größe der Beschädigung gewährt werde.

Eine so völlig freie, uncontrolirte Lagerung und Behandlung der Waaren wird sich aber nur beschränken können auf solche Räume, welche wirklich sicher zu verschließen sind. Diese werden sich scheiden in

öffentliche und Privat-Entrepots.

Bei den Ersteren wird von Seiten des Staates dafür zu sorgen sein, daß viele

kleine verschließbare Abtheilungen in denselben vorhanden seien, welche an kleinere Kaufleute zu vermiethen sind, damit Alle im Stande seien, des Vortheils des Freilagers theilhaftig zu werden; bei den Letzteren werden die Eigenthümer im eigenen Interesse schon dafür sorgen, um ihre Lagerhäuser um so besser nutzbar zu machen.

Sind die Privatmagazine und Räume aber so belegen, daß sie zwar verschließbar sind, jedoch nicht volle Sicherheit gegen Unterschleif gewähren, so möchte darum dennoch dasselbe System der freien Behandlung der Waaren beibehalten werden können, wenn dahin eine Controle eingeführt würde, daß bei Landung der Waaren das Gewicht oder Maaß der Waaren von den Zollbeamten abgenommen und vermerkt würde, eben so bei der Wiederversendung, indem für etwaiges Untergewicht eine marge nach durch Sachkundige festzustellender Erfahrung freigelassen würde. Eine Beeidigung der Lageraufseher und leitenden Lagerarbeiter auf die Steuern würde die Aufsicht der Zollbehörde wesentlich erleichtern, in deren Händen jedoch die Schlüssel zu den Magazinen verbleiben müßten. Ob einzelne Waaren, mit welchen leicht ein Unterschleif getrieben werden kann, von der Lagerung in dergleichen Privatmagazinen auszuschließen oder einer besondern Aufsicht zu unterwerfen sind, wird näher zu erwägen sein. Eine Controle wie die oben erwähnte kann aber nicht als eine namhafte Belästigung oder Verzögerung angesehen werden, weil in der Regel ein jeder Kaufmann zu seiner eigenen Kenntnißnahme die Waaren, welche für ihn ankommen, wiegen oder messen läßt.

Außerdem würde noch eine Art von Entrepot fictif eingeführt werden können auf Waaren, welche in Localen gelagert werden, welche nicht zu verschließen sind. Der Eigenthümer würde bei Ankunft derselben für den Steuerbetrag belastet werden, ohne denselben baar zu erlegen, jedoch unter Leistung völlig sichernder Bürgschaft. Mit diesen Waaren wird nur mit Vorwissen der Zollbehörde eine Veränderung vorgenommen werden können. Bei der Ausfuhr, Ablieferung an einen Andern, der gleiche Verpflichtung hinsichtlich der Steuern übernimmt, oder bei der Versendung nach einer unversteuerten Niederlage im Inlande, wird der Eigenthümer für den Steuerbetrag der versandten oder abgelieferten Waaren entlastet.

Werden diese Controlen auf eine humane Weise gehandhabt, erkennt der Kaufmann in dem Zollbeamten seinen Mitbürger, der nur seine Pflicht thut und nicht auf Plackerei und Menschenquälerei ausgeht, so können sie nicht als eine große Last erscheinen.

Es würde sich von selbst verstehen, daß alle Freiläger im ganzen Reiche diese selbe Einrichtung erhalten müssen, damit aller Orten der Handel auf die leichtest mögliche Weise

Weise getrieben werde. Dadurch könnte denn auch eine zweckmäßige Regelung des Zoll-Creditwesens bedeutend erleichtert werden, mit welchem in manchen Ländern großer Mißbrauch getrieben worden ist.

Vergleicht man nun im Ganzen das Freihafen-System mit dem Entrepot-System, beide eingerichtet in der erörterten Weise, so ergiebt sich das folgende Resultat:

Die Formalien bei der Ankunft und Versendung ausländischer Waaren bleiben sich in beiden Fällen gleich.

Eine Mehrverwendung von Capital im Großhandel findet in beiden Fällen nicht statt.

Der seewärtige Zwischenhandel ist in beiden Fällen gleichmäßig betreibbar.

Ein Aufenthalt bei der Landung und Abladung von Waaren findet in beiden Fällen gleich wenig statt, weil die Controle sich nur auf Beobachtung oder Gewichts- und Maaß-Abnahme beschränkt, die ohnehin geschehen würde.

Das Freihafen-System hat den Vortheil, daß jeglicher Lagerraum ohne Aufsicht zur Niederlegung von Waaren benutzt werden kann, mit Ausnahme der inländischen Erzeugnisse, bei denen die Wiedereinfuhr vorbehalten bleibt.

Das Freihafen-System hat den Vortheil, daß im Detail-Handel die Erzeugnisse des Auslandes unversteuert und diejenigen des Inlandes durcheinander mit den ersteren aufgestellt werden können zur Auswahl für das Ausland; es hat aber den Nachtheil, daß der Detail-Handel nach dem Inlande und der Umgegend durch die Zolllinie gestört ist. Für den Großhandel nach dem Auslande bieten die Entrepots gleichen Vortheil.

Das Freihafen-System hat den Vortheil, daß die Waaren ohne irgend eine Förmlichkeit aus einem Packhause in das andere gebracht werden können, welches bei dem andern Systeme nur bei steuerfreien Waaren, oder solchen, auf welche die Steuer bereits entrichtet ist, geschehen darf.

Neben diesen Vortheilen hat das Freihafen-System jedoch den Nachtheil, daß die Erzeugnisse der Bevölkerung, in sofern auf steuerfreie Einfuhr derselben in das Reich Anspruch gemacht wird, einer Controle unterworfen werden müssen, welche vielleicht lästiger sein dürfte als die Controle an den Packhäusern.

Das Freihafen-System hat den Nachtheil, daß an dessen Gränzen der Verkehr eine große Hemmung erfährt, die für den Kleinhandel und den Absatz der Gewerbthätigkeit von üblen Folgen ist, während bei dem Entrepot-System die Zollmaaßregeln auf die Packhäuser beschränkt bleiben, der ganze kleine Verkehr und die Production industrieller und gewerblicher Erzeugnisse aber völlig ungehindert ist.

Ueberblickt man diese Vergleichung und die vorstehende Erörterung, so ergiebt sich, daß bei beiden Systemen der Großhandel mit gleicher Raschheit der Bewegung, mit gleicher Freiheit des Assortiments, der Umpackung und Mischung betrieben werden kann, daß das Freihafen-System der industriellen und gewerbthätigen Bevölkerung schwere Lasten auferlegt, den Handel mit inländischen Erzeugnissen an Formen bindet, aber dem Großhändler viele bei dem Entrepot-Systeme unvermeidliche Förmlichkeiten und Unannehmlichkeiten erspart. Dagegen würde dem Großhändler aus dem Entrepot-Systeme ein anderer Vortheil erwachsen, der nicht unerheblich ist, und über manche Unannehmlichkeiten hinwegsehen lassen würde. Es ist der Umstand daß die bei dem Freihafen-Systeme fortbestehenden Handelssteuern, an sogenannten Eingangs- und Ausgangsrechten, welche in Hamburg $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{8}$ %, in Bremen $\frac{2}{3}$ und $\frac{1}{3}$ % betragen, und sich bei bedeutenden Geschäften namentlich für eigene Rechnung auf große Summen belaufen, bei dem Entrepot-Systeme hinwegfallen werden.

Da beide Systeme für die Zwecke des Reichs ausführbar sind, da Beide kein großes Handelsinteresse gefährden, auch bei Beiden, wenn angewendet wie angegeben, den gewerblichen Interessen Rechnung getragen wird, so mag die Reichsgewalt entscheiden, welches System sie für Deutschland angewendet sehen will. Jedenfalls aber wird zu bestimmen sein, daß, zur Vermeidung des Aufkommens divergirender Interessen nur nach Einem Systeme verfahren werde, denn die Grundlage einer Zoll- und Handels-Verfassung von Deutschland muß die **vollständigste Einheit** sein.

Bremen, 14. Juli 1848.

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

KODAK Color Control Patches

Kodak

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black

KODAK Gray Scale C Y M

Kodak LICENSED PRODUCT

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19